取扱説明書

DAYTONA corp.
R71045①/21

*取り付けする前に必ずお読み頂き、内容をよく理解して正しくお使いください。
*この取扱説明書は、いつでも取り出して読めるよう大切に保管してください。
*この商品もしくはこの商品を取り付けた車両を第三者に譲渡する場合は、必ずこの取扱説明書も併せてお渡しください。

DYNAHEAD 88ｃｃ	適応車種	商品NO.
	モンキー／ゴリラ （12V 用）	71045

■ご使用前に必ずご確認ください■

※ 取扱説明書内の注意事項を守らずに使用した事による事故や損害について、当社では一切の責任は負いません。

※ 商品の保証については保証書裏面の保証規定に沿って行っております。保証内容をご理解のうえ、この取扱説明書と一緒に保管してください。

本書では正しい取り付け、取扱方法および点検整備に関する重要な事項を、次のシンボルマークで示しています。

⚠警告	要件を満たさずに使用しますと、死亡または重傷に至る可能性が想定される場合を示してあります。
⚠注意	要件を満たさずに使用しますと、傷害に至る可能性または物的損害の発生が想定される場合を示してあります。

 実施	行為を強制したり指示する内容を告げるものです。	 禁止	禁止の行為であることを告げるものです。
 火気厳禁	表記の禁止行為を告げるものです。	 その他	その他の警告及び注意を告げるものです。
 法令違反	条件次第では法令違反となることを告げるものです。		

⚠警告

禁止

- 作業に入る前に必ず安全を確保した上で作業を行ってください。
- この商品は、記載されている適合車種以外の車両には使用しないでください。
- 走行中に異常が発生した場合は、直ちに車両を安全な場所に停車させ、異常箇所を点検してください。

⚠注意

- この商品は道路運送車両法の保安基準に適合しておりますが、スピード違反やマフラー、キャブ等交換により音量が保安基準を超えた場合は、ライダー自身が道路交通法違反で罰せられます。運転は必ず遵法運転を心がけ楽しいバイクライフをエンジョイしてください。

法令違反

- **当商品を装着することにより、排気量が変更となるため、原付２種扱いとなります。したがって、一般公道走行の場合は次の条件を満たす必要があります。下記条件を満たさないで一般公道を走行した場合は、該当する法令に抵触しますので、必ず手続き及び、免許の取得を行ってから走行をしてください。**

①運転免許の資格が普通自動二輪(小型二輪)以上であること。

②市町村区の役所において、車両登録標識(ナンバープレート)を該当する排気量の物に変更する事。

③任意及び自賠責保険の条件が該当排気量に合致している事。

2013/09/19

火気厳禁

・ 作業の前にエンジン及びマフラーが冷えていることを確認してください。走行直後などでエンジンやマフラーが冷えていないまま作業を行いますと火傷の原因となり大変危険です。

・ 使用するガソリンは必ずハイオクガソリンをご使用ください。高圧縮エンジンのためレギュラーガソリンは使用できません。

・ 推奨エンジンオイル（粘度は使用する地域の外気温に適した粘度のオイルを使用すること。）を使用してください。

【推奨オイル】

メーカー	品名	粘度
MOTOREX	POWER SYNT 4T	SAE10W／50、5W／40
↑	CROSS POWER 4T	↑

※ＪＡＳＯ MA ＡＰＩ分類 SG以上の、１００%化学合成モーターサイクル用エンジンオイルを使用すること。

・ 推奨プラグを使用してください。

メーカー	品名	品番
NGK	MAXFIRE CR（CR7HIX 相当）	61486
↑	MAXFIRE CR（CR8HIX 相当）	61487

※熱価７以上のノーマル同形状のプラグを使用してください。

・ この商品の装着に当たっては必ず、容量の大きなオイルクーラーと油温計を装着し、油温の管理をしてください。排気量は 88ｃｃですが高回転型のため、124.8ｃｃより油温が上がる傾向があります。また、高温（100 度以上）での連続走行を行うとエンジンが破損する可能性があります。

・ オイル交換時期は走行 500ｋｍを目処にまめにおこなってください。

実施

・ オイルポンプおよびその下部にあるストレーナ（金網）のチェックとメンテナンスは定期的に行ってください。ストレーナーが詰まるとオイル循環が悪くなり、シリンダーヘッド周辺の焼き付きを発生する恐れがあります。

・ この商品の使用にあたって最高回転数は 13,000ｒｐｍ以内でご使用ください。13,200ｒｐｍ以上回転数を上げるとサージングが発生しますのでバルブとピストンが接触しエンジンが破損する恐れがあります。

・ この商品を装着した際は必ず 2 次側クラッチ（4 枚ディスク以上）を装着してください。1 次側クラッチなどではクラッチの滑りの発生や、高回転型エンジンのために負荷が大きく、クラッチが破損する恐れがあります。

・ 作業の際、ケースカバー内に異物が混入しないよう十分に注意して作業してください。

・ 作業の際、ゴミやほこり等の付いたままのパーツをそのまま組み付けますとエンジン部品が痛みます。パーツ類は必ずきれいにしてから組み付けを行ってください。

・ 取り付け後約１００km 走行しましたら各部を点検してネジ部等の増し締めを行ってください。その後は約５００km 毎に必ず点検を行い、同様の増し締めを行ってください。

・ この商品は、記載されている適合車種以外の車両には装着を行わないでください。

・ 取り付けは確実に行ってください。また、走行中にネジ部等が緩まないよう、トルクレンチを使って所定トルクで確実に締め付けを行ってください。

・ 走行中に異常が発生した場合は、直ちに車両を安全な場所に停車させ、異常箇所の点検を行ってください。

・ 取り付けは確実に行ってください。また、走行中にネジ部等が緩まないよう、トルクレンチを使って所定トルクで確実に締め付けてください。

・ この商品の取り付けにあたっては、設備の整ったオートバイ店もしくは認証整備工場で専門的な教育を受けた整備士に作業を行って頂く必要があります。専門外の方が作業を行うと、けがや火傷等の恐れがあり大変危険です。従って、この商品の取り付けは専門のオートバイ店もしくは認証整備工場へ依頼し、装着を行ってください。

・ この商品を取り付ける際は、車両のジャッキアップ等、危険な作業を行います。作業全般において、車両転倒等により、重大な事故・怪我をする可能性があります。

- 必ず安全を確保した上で、確認を怠らないよう十分注意し、作業を行ってください。

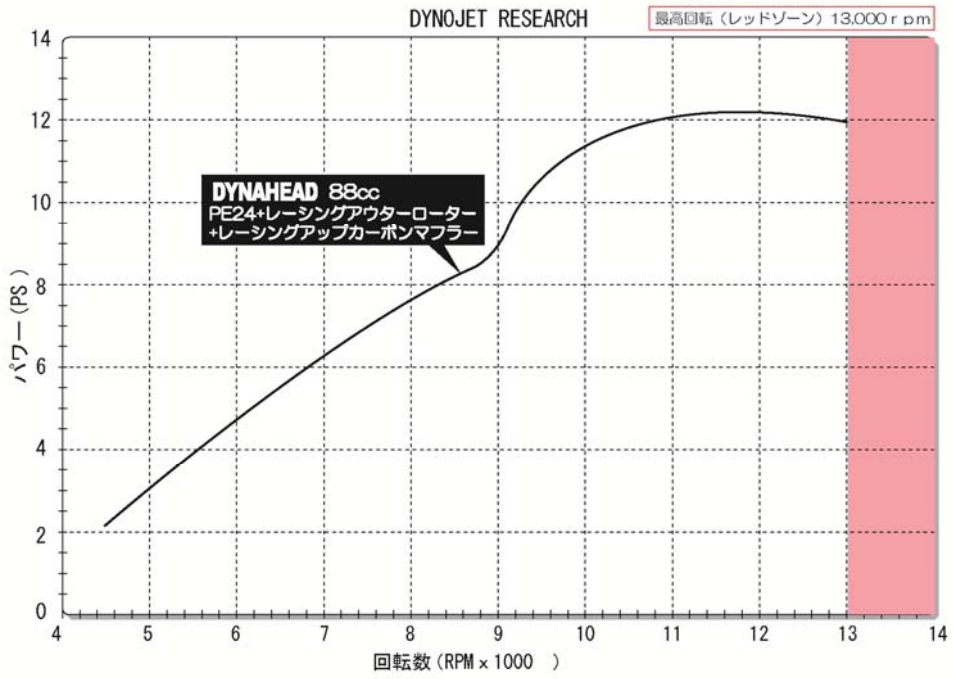
その他

- <u>この商品を装着した事に依る二次的トラブル（クランクケースの破損、焼きつき、ミッションギアーの破損等）は一切保証の対象外とさせて頂きます。又商品に関しても、当社製造上等の不良が認められない限り、保証の対象外とさせて頂きますので予めご了承ください。</u>
- この商品の装着にあたってはジェットセッティングや点火時期のセッティングの必要があります。
- この商品は、予告無しに価格や仕様の変更をする場合があります。また、文中に御紹介した商品についても同様です。予め御了承ください。
- 性能向上のため、関連パーツで必要となる商品がございます。本説明書では関連パーツの商品に関しては、取り付け手順を省略しております。予めご了承ください。
- この商品は、予告無しに価格や仕様の変更をする場合があります。また、文中に御紹介した商品についても同様です。予めご了承ください。
- 商品の不良について商品についての保証を行っておりますが、商品以外の費用の保証は一切できませんのでご了承ください。
- この商品の取り付けには別途ホンダ純正のサービスマニュアルをご用意していただき、確実な作業を行ってください。また、この取扱説明書やホンダ純正サービスマニュアルは基本的な技能や知識を持った方を対象としております。適切な工具の準備が不十分であったり、または取り付け経験が無かったりする場合は、技術や経験を有したショップへ作業を依頼されることをお勧めいたします。
- <u>レース等、競技目的の使用は自己責任にて、保証の対象外であることをご了承のうえ使用してください。</u>
- <u>この商品は限界までパワーを追求していますので、耐久性の面ではノーマルエンジンに及びません。定期的なメンテナンスが必要になりますので、あらかじめご了承ください。</u>
- ノーマルのマフラー、キャブレターは装着できませんのでご注意ください。

本商品の特徴

- インテークバルブ：Φ28、エキゾーストバルブΦ23.5 に設定、バルブ挟み角を立て、高性能を発揮するシリンダーヘッドを採用。
- 圧縮比は約 10.7、ボア径Φ52。
- カムシャフトの最大リフト量＆オーバーラップを煮詰め、実用回転数～高回転までストレス無く吹け上がるカムプロフィールに設定。
- モトＧＰ車両にも採用されたＧＰバルブスプリングを採用、レブ特性が向上。
- 124.8ｃｃのトルク型エンジンに対し、88ｃｃは高回転型エンジンとなります。

[性能グラフ]



※ この性能グラフはお客様の車両での馬力を保証するものではございません。使用するマフラー、気温、湿度、測定方法、商品誤差等により異なります。あらかじめご了承ください。

※ インテークマニホールドがかなり性能に影響を与えます。他メーカーのマニホールドを使用すると、10mm程度の長さの違いでもエンジンの特性を大きく変えます。

※ レッドゾーン以上に回すとサージングが発生し、エンジントラブルを起こす場合がありますので、必ず指定回転数を守って使用してください。

同時装着部品

条件	品番	品名	本体価格（税抜）	備考
同時装着必須	70897	2 次側湿式クラッチキット 4 ディスク	¥52,000	どちらかが必要です。1 次側クラッチは使用できません。
	69132	2 次側湿式クラッチキット 5 ディスク	¥57,000	
	66004	メガオイルポンプ	¥3,800	
	63520	オイルクーラーキット 7 段	¥23,000	どちらかが必要です。必ずオイルクーラーを装着してください。
	64172	オイルクーラーキット 10 段	¥25,000	
	47101	コンパクトテンプメーター	¥6,500	どちらかが必要です。
	46162	デジタルテンプメーター	¥8,500	
	43350	テンプメーターフィッティング 8φ	¥3,300	
	72719	PE24 用マニホールドセット	¥4,500	セッティングパーツ付属
	34787	PE24 キャブレターTYPE3 単体	¥13,500	
必ずしも同時に装着する必要はありません。	65688	アウターローターキット	¥38,000	性能向上のためにお奨めします。
	63369	PA パワーフィルター/ラウンドテーパーφ45	¥2,500	パワーフィルターを使用する場合は、どちらかが必要です。
	63359	PA パワーフィルター/ラウンドオーバルφ46	¥2,500	

キャブレター適合表

＊取り付けの可否のみを記載した表です。

キャブレター	可/不可	備考
PE28 ＊1	△	品番 71807 インテークマニホールド+46758 ラバーマニホールドが必要です。左出しで装着します。
PE26 ＊1	△	品番 28940 ラバーマニホールドが必要です。左出しで装着します。また、マニホールドとラバーマニホールドの間に段差が生じます。
PE24	◎	品番 28939 ラバーマニホールドが必要です。左出しで装着します。また、マニホールドとラバーマニホールドの間に段差が生じます。
PE20	○	
CR　MINI	×	右/左出し、両方でキャブレターがフレームに接触するため、取付けできません。
PC20	×	取り付け形状が異なる為、取付けできません。
VM26 ＊1	△	補修インテークマニホールド（71807）に TAKEGAWA 製 VM26 用ラバーマニホールドを使用し、キャブ取り付けを右出しで装着します。ただし、フレームとの接触を避ける為にキャブレターを若干、右に傾けて装着する必要があります。 KITACO 社製マニホールドセット（品番 410-1013013）を使用してキャブ取り付けを左出しで取り付けできます。ただしマニホールドが長い為、高回転型エンジンではなくなります。
TM-MJN24（ヨシムラ社製）	○	ヨシムラ製 MIKUNI TM-MJN24 キャブレターKIT（キャブレター、ラバーマニホールド、インテークマニホールド）が右出しで使用できます。フレームのコイルステーとキャブレターのクリアランスが狭いため、若干接触する場合があります。
TM-MJN26（ヨシムラ社製） ＊1		

＊1　キャブ口径が大きく、セッティングが綺麗にでません。

フロント周りの適合表

※この商品は純正のエンジンよりもシリンダーヘッドが長いため、装着できるフロントフォーク、ステム、ホイール、タイヤサイズに装着条件があります。詳細は下記の表を参考にしてください。

フォーク	ステム&トップブリッジ	ホイール	タイヤサイズ	可否	備考
NSRフォーク(～'94)	●NSR50 純正～94 ステム&95 トップブリッジ ※フロントフォーク突き出し0㎜	8インチ	3.5-8	○	
			110/80-8	○	
			120/70-8	○	
		10インチ	3.5-10(BT39)	×	
			90/90-10(S1)	○	
			100/80-10(S1)	○	
			100/90-10(S1)	×	
			110/80-10(S1)	○	
		12インチ	100/65-12(FMR)	×	
NSRフォーク('95～)		8インチ	3.5～120	○	
			110/80-8	○	
			120/70-8	○	
		10インチ	3.5-10(BT39)	○	クリアランス5mm
			90/90-10(S1)	○	
			100/80-10(S1)	○	
			100/90-10(S1)	○	
			110/80-10(S1)	○	
		12インチ	100/65-12(FMR)	○	（タイヤ外周 439mm）
Φ31フォーク ※1 ※2	●φ31 フロントフォークキット付属ステム&トップブリッジ ※バージョン 1、2 共通 ※フロントフォーク突き出し0㎜	8インチ	3.5-8	○	
			110/80-8	○	
			120/70-8	○	
		10インチ	3.5-10(BT39)	×	ホイール 2.5 インチ（タイヤ外周 438mm）
			90/90-10(S1)	○	ホイール 2.5 インチ（タイヤ外周 404mm）
			100/80-10(S1)	○	ホイール 2.5 インチ（タイヤ外周 408mm）
			100/90-10(SX)	×	
			110/80-10(S1)	○	ホイール 2.75 インチ（タイヤ外周 419mm）
			130/70-10(S1)	○	ホイール 3.5 インチ（タイヤ外周 428mm）
		12インチ	100/65-12(FMR)	×	ホイール 2.75 インチ（タイヤ外周 439mm）
ノーマルフォーク/インナーフォーク STD 長		8インチ	3.5-8	△	TT100 は OK、ノーマルや BT39 のようなハイトの高いタイヤは不可
			110/80-8	○	
			120/70-8	○	
インナーフォークローダウン	ホイールサイズ、タイヤサイズに関わらず、シリンダーヘッドとタイヤが接触するため取り付けできません。				
インナーフォーク 10 インチ					

※1：Φ31フォーク使用時、フロントフェンダーの後端リブ部分のカットが必要。アンダーブラケットに取り付けても、フェンダーオフセットステーで取り付けてもヘッドと接触します。
※2：Φ31フォークの場合、タイヤ外周430mm以下はOK

推奨セッティング

PE24 キャブレター	M/J	#110～115
	S/J	#45
	スロットルバルブ	#3
	ジェットニードル	NCG-J（2～4 段）
レーシングアウターローター	点火時期	タイミング２ or ３

※ スプロケットのお奨めセッティングはドライブ 15 丁、ドリブン 32～34 丁程度です。

※ 直キャブ、レーシング UP カーボンマフラー、レーシングアウターローターの組合せでの推奨データです。

※ 使用するマフラーによって相性があります。ノーマルと同じ取り回しのマフラー（当社スポーツＵＰマフラー等）は 6～8000ｒｐｍで谷が発生する場合がありますのでお勧めしません。その他、マフラーによっては谷が発生する場合があります。

商品内容

No.	パーツ名	サイズ(mm)	数	No.	パーツ名	サイズ(mm)	数
1	シリンダーヘッド ASSY		1	22	タペットカバーOリング		2
2	バルブステムシール	組込済み	2	23	タペットアジャストスクリュー		2
3	バルブコッター	組込済み	4	24	タペットアジャストナット		2
4	スプリングシート	組込済み	2	25	Ｌヘッドカバー		1
5	GP バルブスプリングアウター	組込済み	2	26	Ｒヘッドカバー		1
6	GP バルブスプリングインナー	組込済み	2	27	ヘッドガスケット	1mm厚	1
7	バルブスプリングリテーナー	組込済み	2	28	Ｌヘッドカバーガスケット		1
8	EX バルブ	組込済み	1	29	Ｒヘッドカバーガスケット		1
9	IN バルブ	組込済み	1	30	マニホールドガスケット		1
10	52mmピストン	52mm	1	31	ラバーガスケット		2
11	軽量ピストンピン		1	32	エキゾーストガスケット		1
12	ピストンピンクリップ		2	33	シリンダーベースガスケット		1
13	ピストンリングセット		1	34	ノックピン	8×12mm	5
14	ローラーロッカーアーム		2	35	ノックピン	8×14mm	2
15	ロッカーアームシャフト		2	36	ワッシャー	銅製	4
16	カムスプロケット		1	37	フランジ付き袋ナット		4
17	ロッカクボルト M5		2	38	六角穴付き皿ネジ		4
18	カムチェーン	84 リンク	1	39	エキゾーストスタッドボルト	組込済み	2
19	ハイカムシャフト		1	40	強化シリンダースタッドボルトA		2
20	シリンダー	52mm	1	41	強化シリンダースタッドボルトＢ		2
21	タペットカバー		2	42	ボアアップ標識		1

エンジンの下ろし方、分解方法

エンジンを下ろすとサイドスタンドが使用できませんので、車体の保持に、レーシングスタンドを使用し、車体を固定してください。

1.

左クランクケースカバーの上から出ている配線を辿り、エンジンハンガー内側のラバーブーツから、６Ｐカプラー・黒のギボシを抜き取ります。

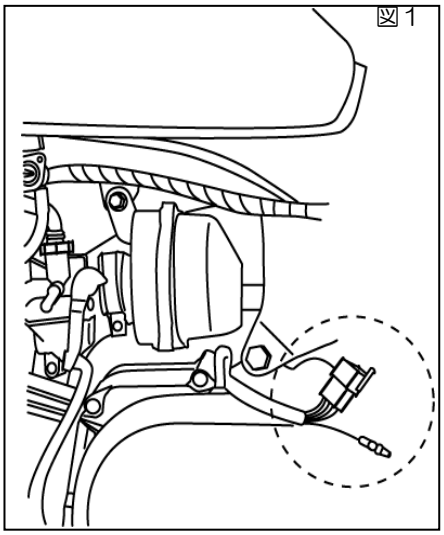


図1

2.

クランクケース下側・ステップを固定しているボルトを緩め、ステップ&サイドスタンドを取り外します。

その際、サイドスタンド戻し忘れ防止の配線がある車両は、スイッチから出ている配線の緑色のカプラーを外しておいてください。

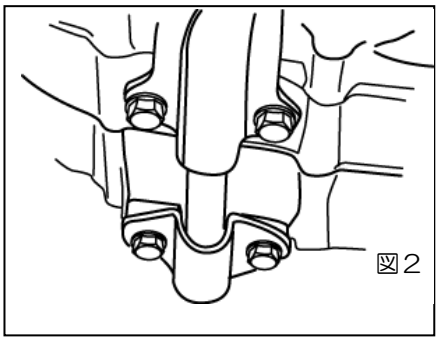


図2

3.

クランクケース左側Ｌサイドカバーを外し、フロントスプロケットを外します。

スプロケットを外す際は、ギアを１速にいれ、スプロケットを固定しているボルトを緩めて、外します。

その後、フィキシングプレートを回し、フィキシングプレートをずらし、プレートの凸とシャフトの凹をあわせ、手前に抜き取ります。

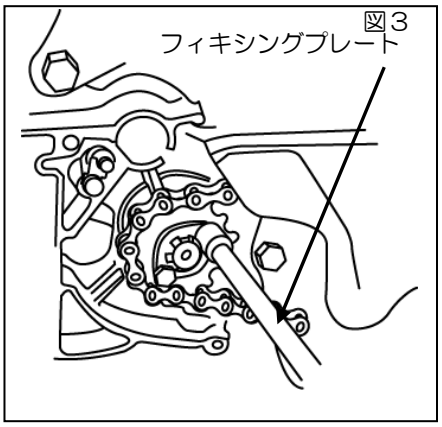


図3

4.

【キャブレター・エアークリーナーを外します。】

フューエルコックをオフにし、ホースを抜きます。

その際、ホースからガソリンが噴き出す場合がありますので、ウエスなどで、ホースを包み込むようにし、ガソリンの飛散防止を行ってください。

キャブレターを固定している、図４のマニホールド固定ボルト＆エアークリーナー固定ボルト＆エアクリーナーインシュレーター固定バンドを緩め、キャブレター・エアークリーナーをはずします。

フレームＮｏがＡＢ２７以降の車両は、エアークリーナーにブローバイガス還元のホースが付いていますので、このホースをエアークリーナーから抜きます。

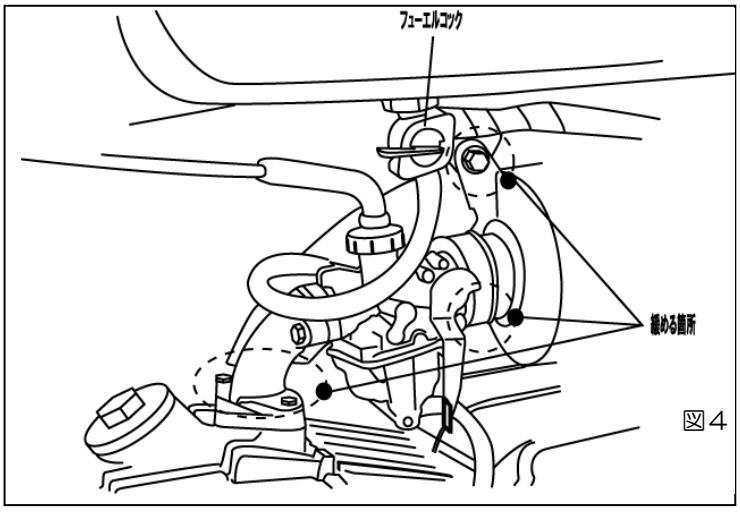


図４

5.

【純正マフラーを外します。】

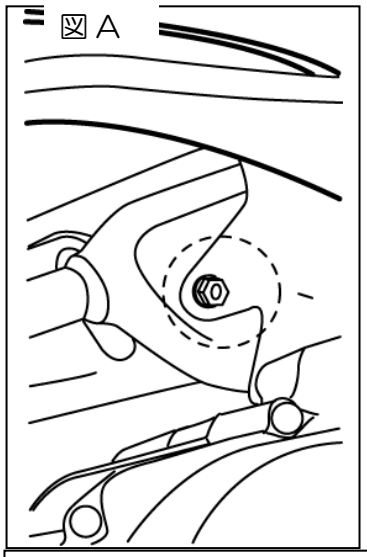
右記：図Ａ

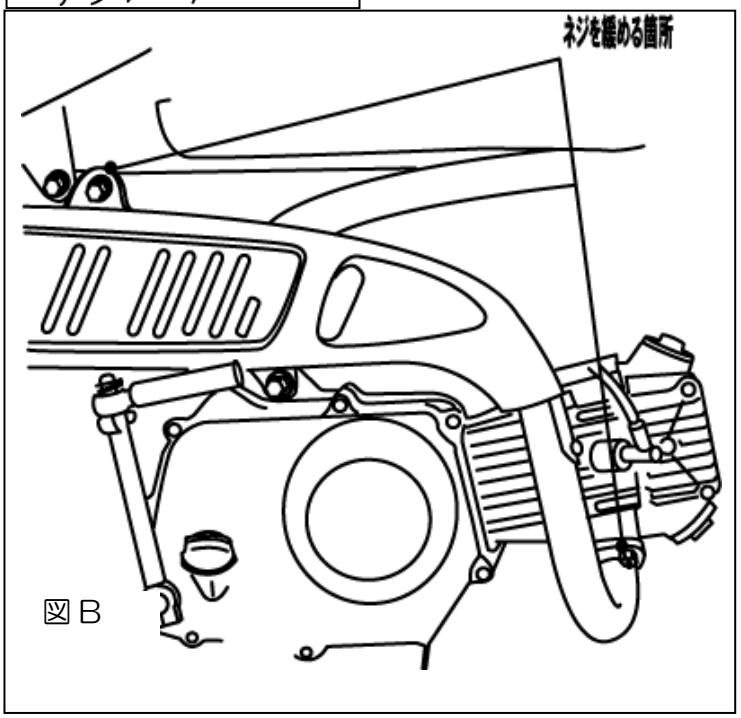
エンジンマウントと共締めしているナットをはずします。

右記：図Ｂ

フレーム側固定ボルト【シートとタンクの間】と、シリンダーヘッド側ナットをはずし、マフラーを引き抜きます。

図Ａ





図Ｂ

6.

【プラグキャップ・クラッチケーブルを外します。】

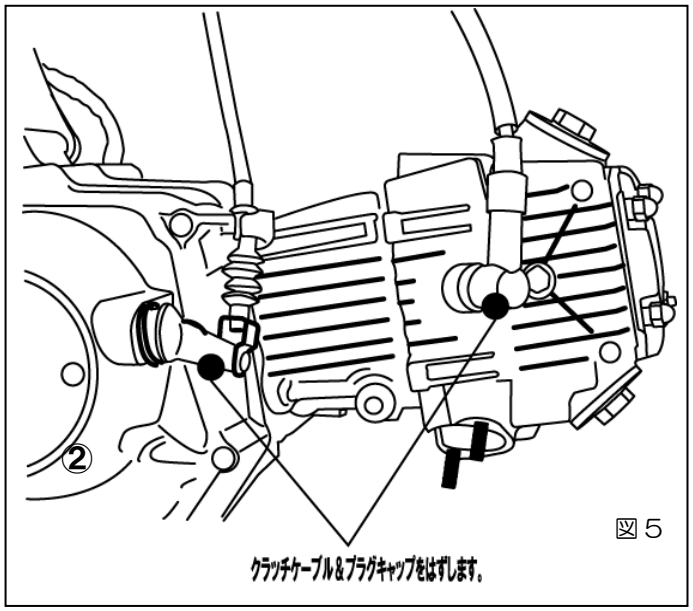


図５

7.

【エンジンを車体より降ろします。】

エンジンマウントボルトを抜くと、エンジンが車体より外れますので、危険防止のため、クランクケース下側に、ジャッキ、又は、丈夫な箱などを置いて、安全策を講じてから作業を行ってください。

クランクケース上側マウントボルト及び、後ろ側マウントボルトのナットを緩め、シャフトを引き抜きます。

ボルトを引き抜く際は、図６のように、

① 下側エンジンマウントボルトを引き抜きます。

② 上側エンジンマウントボルトを引き抜きます。

上側エンジンマウントボルトを引き抜くと、エンジンが外れます。

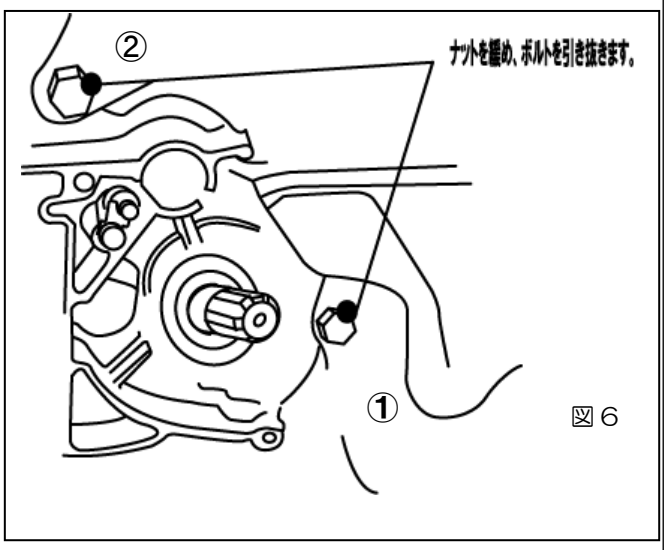


図６

8.

タペットホールカバー・Rサイドカバーを固定しているボルトを予め緩めておきます。

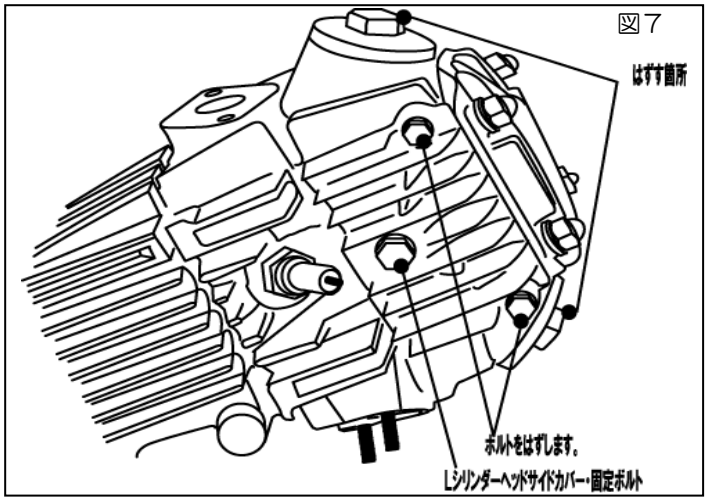


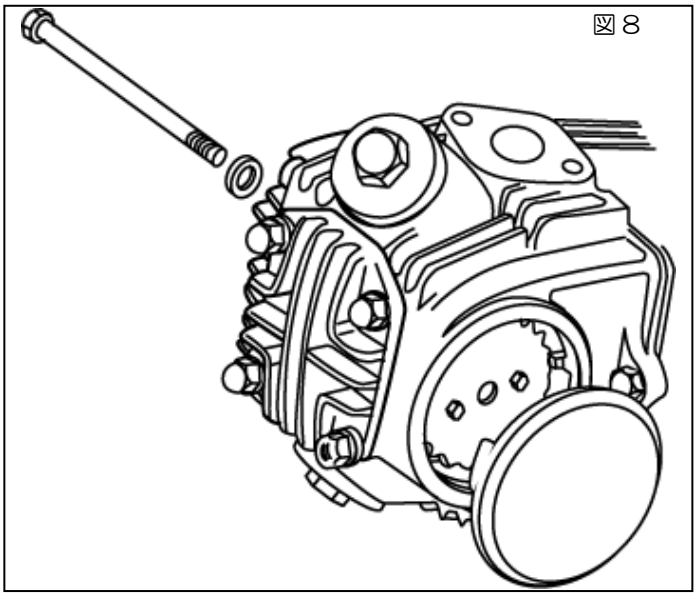
図７

9.

【Ｌサイドカバーを外します。】

Ｌサイドカバーが貼り付いて外れづらい場合は、固定ボルトをサイドカバーに対しネジ部を半分ほどかかった状態にし、ボルトの頭をプラスティックハンマーでたたくと容易に外す事が出来ます。

図８

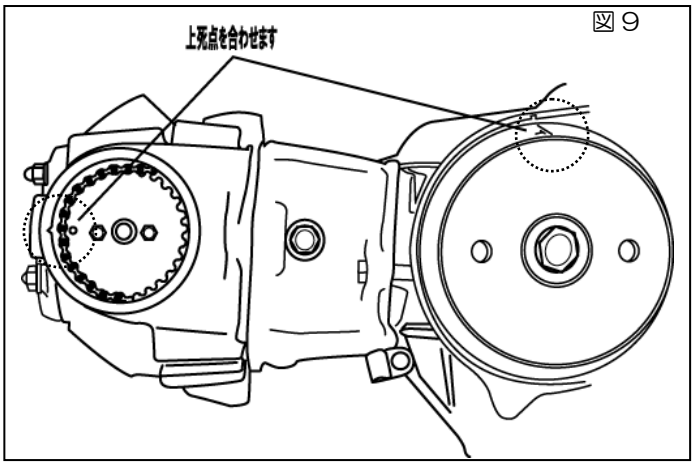


１０.

【上死点を合わせます。】

フライホイールの’Ｔ‘マークをクランクケースの上側【図９の位置】切り欠き部に合わせた時に、カムスプロケットの’○‘マークがシリンダーヘッドの切り欠きに合う位置が、ピストンが一番上に達している位置になります。

図９



１１.

【カムスプロケットを外します。】

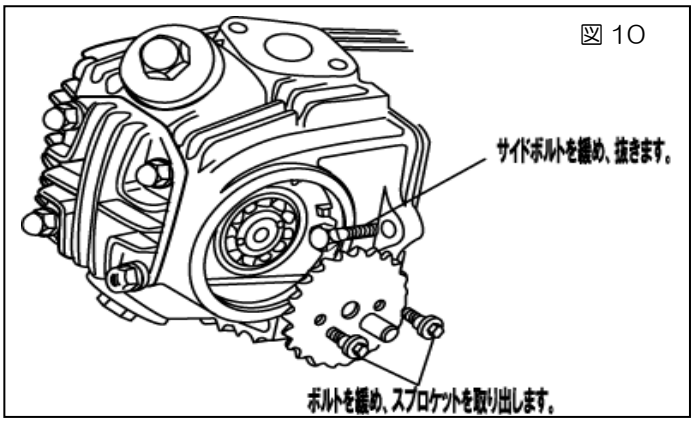
カムスプロケットを固定しているボルト【Ｍ５×２本】を外しカムスプロケットを引き抜きます。

カムスプロケットを外す際は、ボルトを抜いた穴２箇所をラジオペンチでつまみ、手前に引き出すよう作業を行ってください。

その後、サイドボルトを緩めシリンダーヘッドより抜き取ります。

サイドボルトは再使用します。

図 10



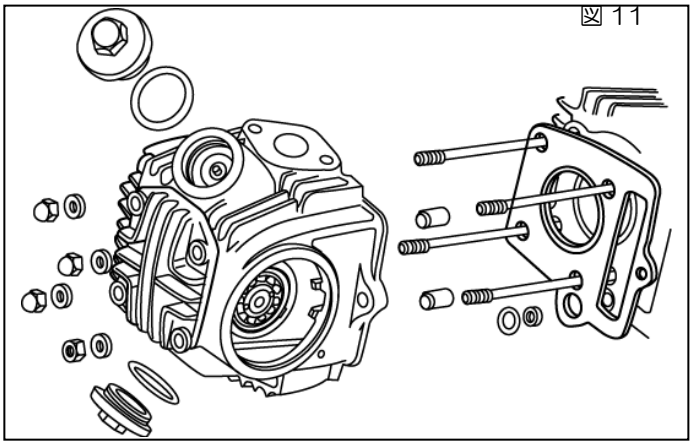
１２.

シリンダーヘッドを締め付けている、袋ナット【３個】・ナット【１個】を対角線に緩め、ワッシャー【スチール３枚・銅１枚】も取り外します。タペットキャップも取り外します。

その後、シリンダーヘッドを引き抜き取ります。

ガスケットが貼り付いている等で、ヘッドが抜けづらい場合は、プラスティックハンマーで、ヘッド本体を軽く叩きながら、シリンダーヘッドを引き抜いてください。

図 11



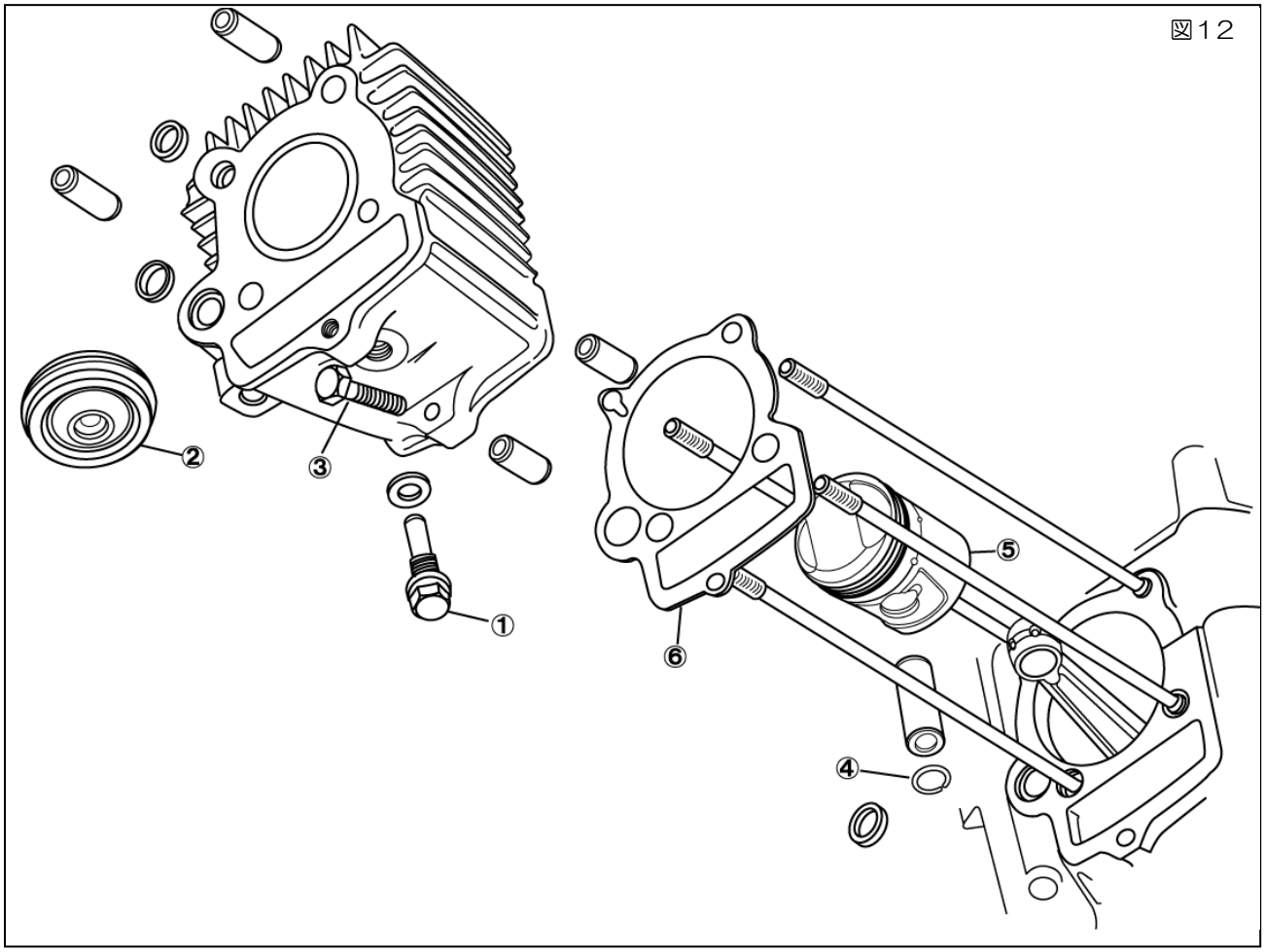
１３.

【シリンダーを抜き取ります。】

①ローラーガイドシャフトを緩め、シリンダーより外します。②ローラーガイドをシリンダーのカムチェーン通路より取り外します。③シリンダーサイドボルトを緩め、シリンダーを引き抜きます。この際、ガスケットの貼りつきがあり、困難な場合は、シリンダーをプラスティックハンマーで軽く叩き、引き抜いてください。

クランクケースにウエス【布】をいれ、クランクケース内部に異物が入らないようにし、④ピストンピンサークリップを外し、ピストンピンをピストンから引き抜きます。ピストンがクランクから外れたら、シリンダーベースガスケットをスクレイパーなどできれいにはがしてください。ノックピン、ラバーガスケットも取り外します。

図１２



14.

【シリンダースタッドボルトの取外し】

M6の六角ナットを２個用意し、①のようにナット同士を締め付ける方向にまわし、食い込ませてロックさせ、②のようにスタッドボルトと一緒に回してゆるめます。

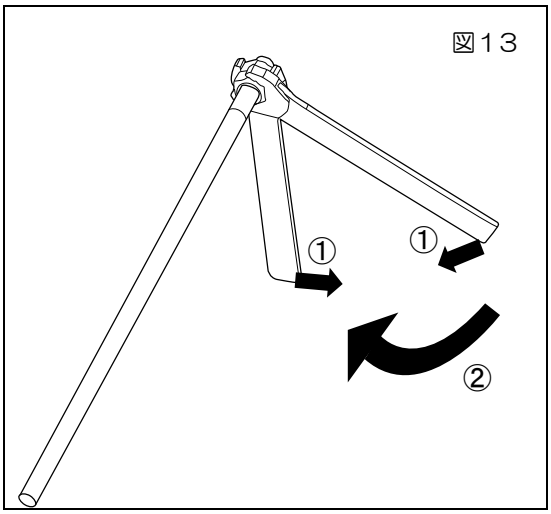


図１３

15.

【シリンダースタッドボルトの組付け】

締め付ける際はスタッドボルトのこぶのある側がクランクケース側になります。位置は

エンジン右側：短いスタッドボルト

エンジン左側：長いスタッドボルト

で組付けます。

■　シリンダースタッドボルト締め付けトルク

トルク(Nmの場合)

８Nm～１２Nm

トルク(Ｋｇｆ・mの場合)

０．８Ｋｇｆ・m～１．２Ｋｇｆ・m

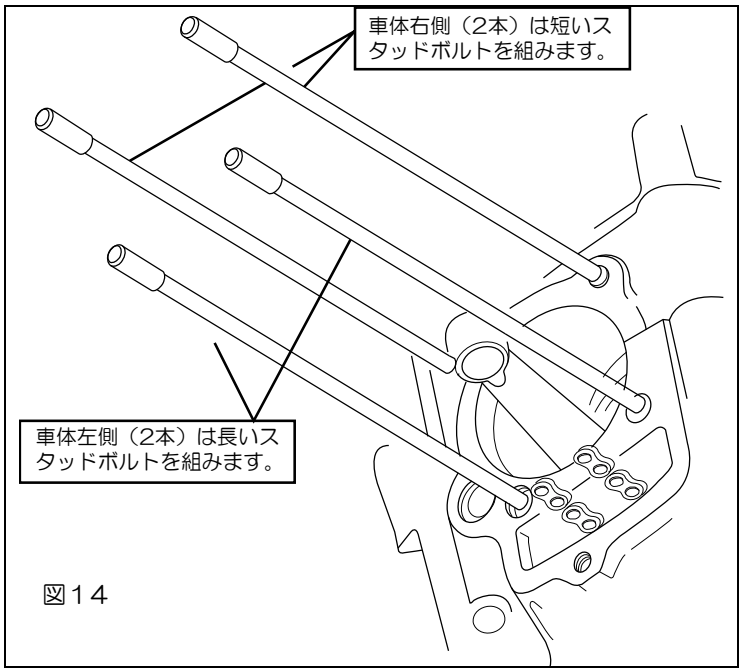


図１４

シリンダー、ヘッドの取り付け

1.

ピストンの片側にサークリップを１個だけ装着します。

クランクにピストンを装着する際に、片方だけ入れておけば、作業がスムーズに運びます。

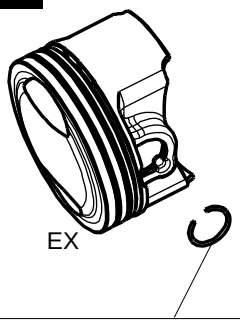


図15

ラジオペンチを使用して、片側のみピストンピンサークリップを装着します。

⚠重要

ピストンピンサークリップが、確実にピストンに装着されている事を確認してください。

又、サークリップの変形・歪みが発生した場合は、そのサークリップの使用は避け、当社補修品番【３１７９６：￥３００(税抜)】を使用してください。

2.

【ピストンリングを装着します。】

リングの名称・仕様は下記のようになります。

①：トップリング

リング外周部分にメッキコーティング【銀色】を採用し、耐磨耗性・フリクションの低減を図っています。

リングの合口部分に”Ｔ“マークがあります。

リング組み付け時は、”Ｔ“マークを上側に向け組み付けを行います。

②：セカンドリング

パーカライジング処理【表面に燐酸塩皮膜を作る防錆処理】を採用。リング表面色：黒色

リングの合口部分に”Ｔ“マークがあります。

リング組み付け時は、”Ｔ“マークを上側に向け組み付けを行います。

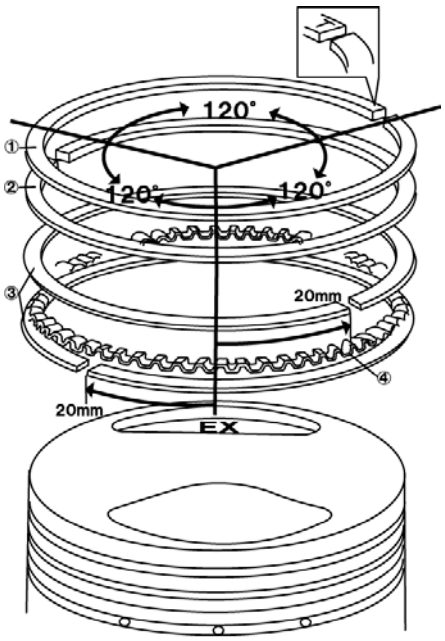


図16

オイルリング：③サイドレールと④スペーサーで構成。

スペーサーをサイドレールで挟み込むようにして組み付けます。

組み付け方法は、スペーサーをリング溝へ入れてから、サイドレールをスペーサーの上下へ入れます。

各リングの組み付け角度は、図を参照してください。

3.

【ピストンをコネクティングロッドへ組み付けます。】

クランクケースに異物が入らないよう、ウエス等でカバーをし、ＥＸの刻印を下側に向け位置を合わせます。

ピストンピン・ピストンリングに４ｓｔオイルを塗布し、ピストン・コネクティングロッド小端部に通します。

その後、ピストンピンサークリップをピストンに装着します。

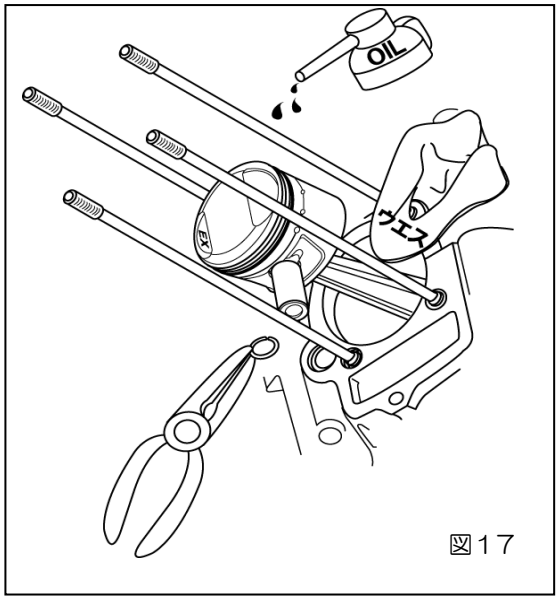


図17

⚠重要

ピストンピンサークリップが、確実にピストンに装着されている事を確認してください。

又、サークリップの変形・歪みが発生した場合は、そのサークリップの使用は避け、当社補修品番【３１７９６：￥３００(税抜)】を使用してください。

上記の事を怠ると、エンジン始動時にサークリップが外れ、エンジンが壊れてしまいます。

4.

シリンダーベースガスケット(ペーパータイプ：１枚)・ノックピン(Φ８×１２mm：２個)・ラバーガスケット(ゴム製・黒色、四角断面：１個)を装着します。

右クランクケース上側スタッドボルト・左クランクケース下側スタッドボルトにノックピンを装着します。

シリンダーベースガスケットを装着し、図の部分にラバーガスケットを装着します。

One Point!

ラバーガスケット装着の際は、グリスを塗布し、クランクケースに装着すると、ラバーガスケットの脱落防止になり、作業がスムースに行えます。

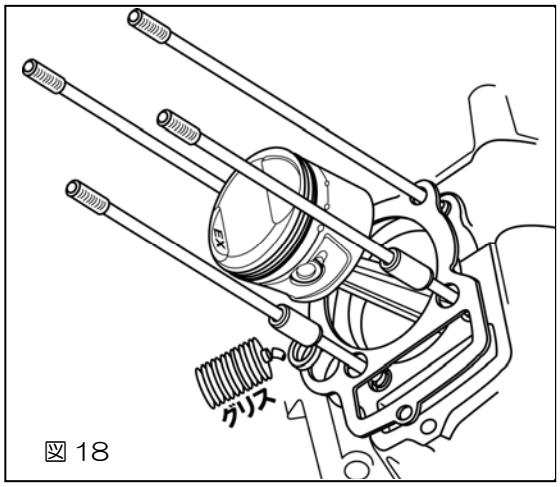


図 18

5.

【シリンダーを装着します。】

シリンダー内側に４ｓｔオイルを塗布し、スタッドボルトにシリンダー・ピストンを通します。

シリンダーにピストンを入れる際に、ピストンリングが引っかかりますので、爪の先などでリングを押さえながら、ピストンを装着してください。

One Point!

ピストンリングの装着は、慎重に行ってください。無理にピストンを挿入すると、ピストンリングが破損します。各ピストンリング全周が、シリンダーに挿入されていることを確認しながら作業を行ってください。

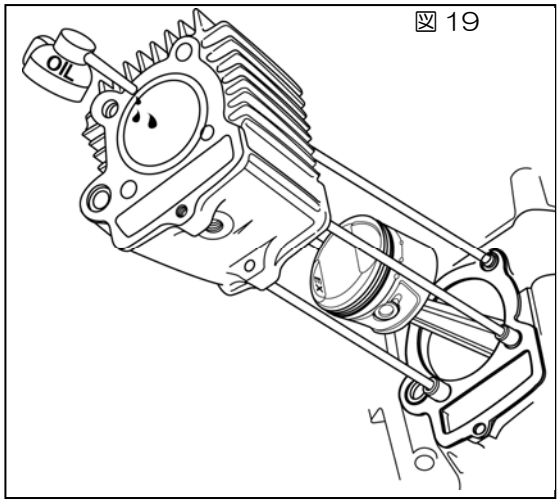


図 19

6.

【シリンダーにカムチェーンガイドローラーを装着します。】

シリンダーが抜けないよう、シリンダーサイドボルトでシリンダーを仮留めし、チェーンを引き出し、ガイドローラー固定ボルトにてガイドローラーを装着します。

（後に本締めを行いますので、サイドボルトの本締めは必要ありません。）

■　ガイドローラーボルト締め付けトルク

トルク(Nmの場合)

８Nm～１２Nm

トルク(Ｋｇｆ・mの場合)

０．８Ｋｇｆ・m～１．２Ｋｇｆ・m

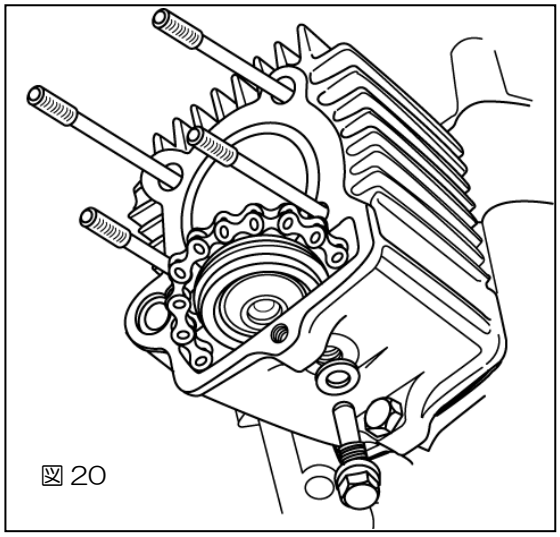


図 20

7.

ロッカーアームにアジャストスクリューとアジャストナットを組み付けます。

ロッカーアームにアジャストスクリューを仮組みし、アジャストスクリューにアジャストナットを仮組みします。

One Point !

シリンダーヘッド装着後に、タペットクリアランス調整をしますので、この段階では本締めの必要はありません。

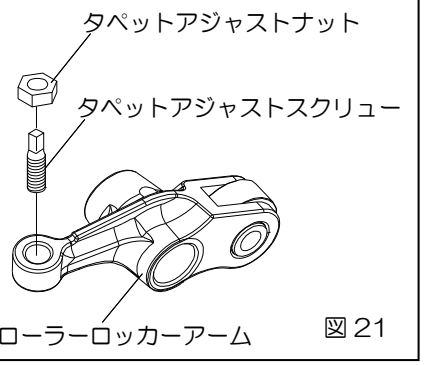


図 21

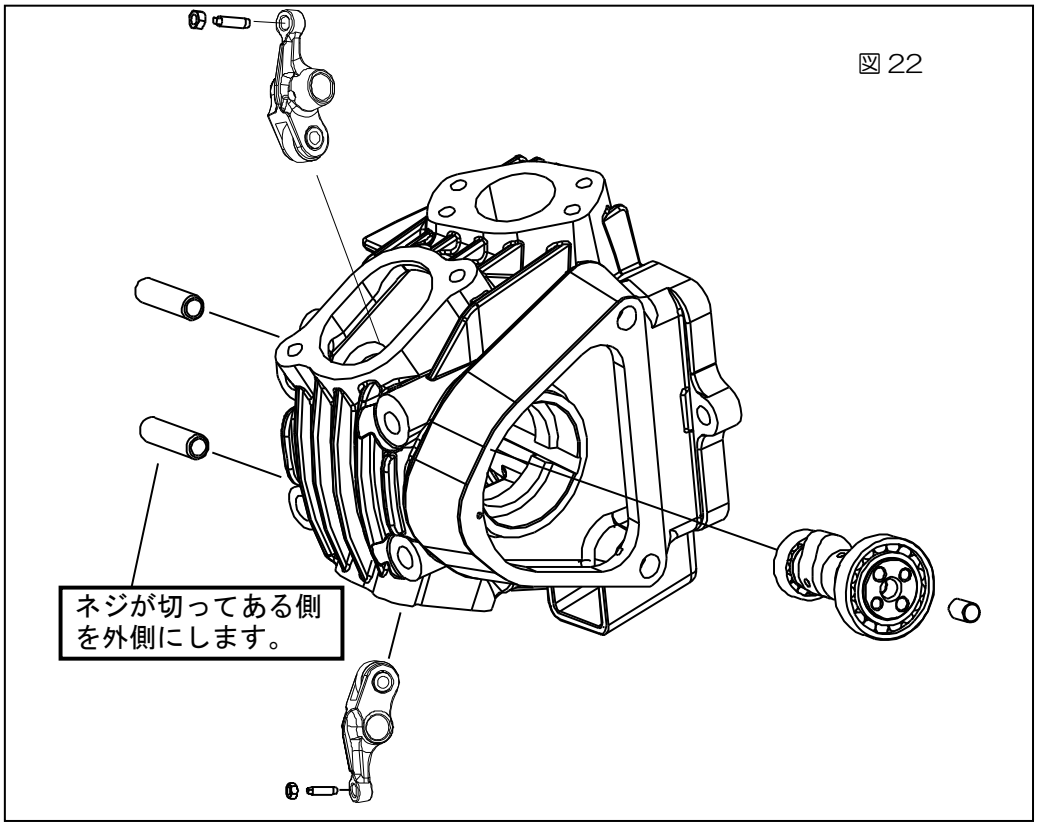


図 22

8.

【シリンダーヘッドを装着します。】

ノックピン(Φ８×１４：２個)を２本のスタッドボルトに通し、シリンダーへ差し込みます。

ヘッドガスケット(金属)を装着し、ラバーガスケット（角断面）にグリスを塗布し、図２３の位置に装着します。

シリンダーヘッド・ヘッドカバーガスケット・ヘッドカバーの順で装着します。

付属のフランジ付き袋ナット４個・ロッカクボルト３個・銅ワッシャー４枚を使用し、図２３の装着箇所へ規定トルクにて締め付けを行ってください。

■　シリンダーヘッド締め付けトルク

トルク(Nmの場合)

８Nm～１２Nm

トルク(Ｋｇｆ・mの場合)

０．８Ｋｇｆ・m～１．２Ｋｇｆ・m

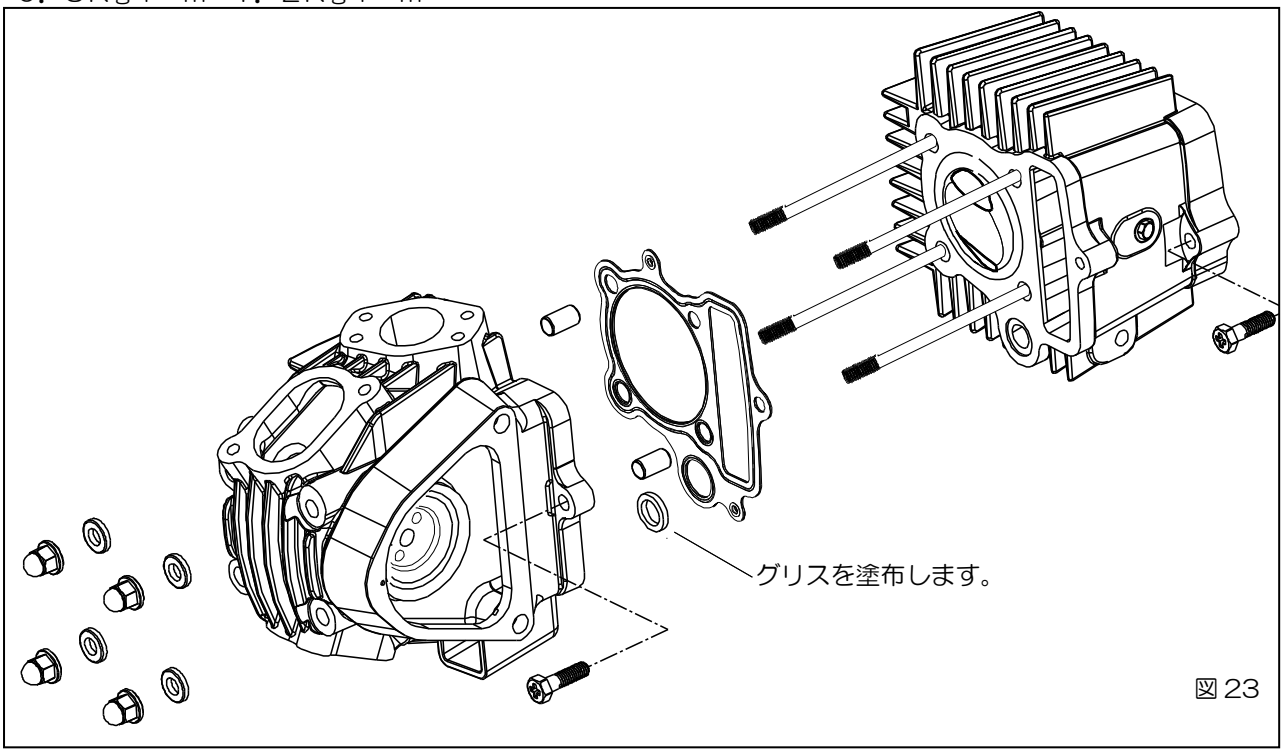


図２３

9.

【カムチェーンスプロケットの装着を行います。】

シリンダーヘッド・シリンダーのサイドボルトを規定トルクで締め付けます。

■ サイドボルト締め付けトルク

トルク(Nmの場合)

８Nm～１２Nm

トルク(Ｋｇｆ・mの場合)

０．８Ｋｇｆ・m～１．２Ｋｇｆ・m

カムシャフトの中心にノックピン(Φ８×１２：１個)を組み込みます。

フライホイールの”Ｔ“マークをクランクケース側切り欠きにあわせます。

“Ｔ“マークをあわせたまま、カムチェーンにカムチェーンスプロケットを取り付け、カムチェーンスプロケットの”○”マークとシリンダーヘッドのポンチマークを合わせ、カムシャフトの位置を調整して、カムチェーンスプロケット固定ボルトを規定トルクで締め付けます。

■ カムチェーンスプロケット締め付けトルク

トルク(Nmの場合)

８Nm～１２Nm

トルク(Ｋｇｆ・mの場合)

0.8Ｋｇｆ・m～１．２Ｋｇｆ・m

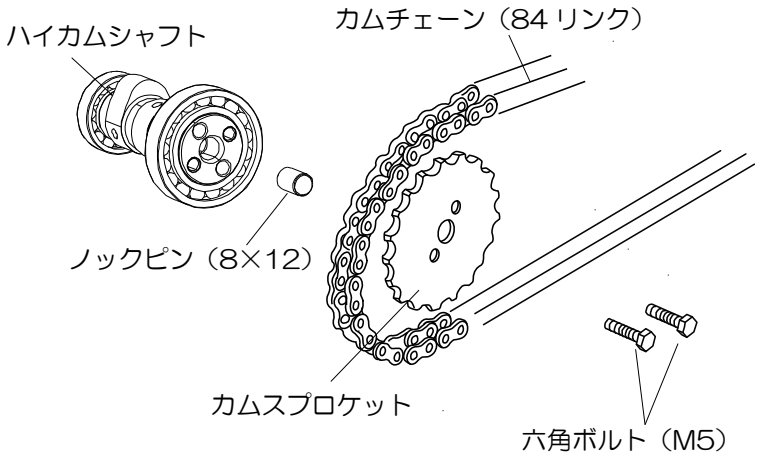


図24

10.

【タペットクリアランスの調整を行います。】

この作業を行う場合、専用工具が必要になります。

●シックネスゲージ　　品番３９４０４　　￥2,000（税抜）

●タペットアジャストレンチ　品番３２４１０　　￥1,950（税抜）

シックネスゲージの０．０５mm・プレートに４ｓｔオイルを薄く塗布し、アジャストスクリュー先端とインテークｏｒエキゾーストバルブ先端の間にシックネスゲージを挟みこむようにあてがいます。

■タペットクリアランス（IN/EX）

0.05±0.02

シックネスゲージをスライドさせながらタペットアジャストレンチでアジャストスクリューを回します。

シックネスゲージをスライドさせながら、アジャストスクリューをまわしていく中で、シックネスゲージの動きに多少の引っかかりが出てきたポイントが適正なクリアランスになります。

このポイントで、アジャストスクリューのアジャストナットを規定トルクで固定します。この作業は、インテーク側・エキゾースト側共通の作業です。

■　アジャストナット締め付けトルク

トルク(Nmの場合)

７Nm～１１Nm

トルク(Ｋｇｆ・mの場合)

０．７Ｋｇｆ・m～１．１Ｋｇｆ・m

⚠重要

タペットクリアランスが狭すぎたり、広すぎたりした場合、カムシャフトの損傷・ロッカーアームの偏磨耗の原因となります。

適正なクリアランスで設定するよう確認しながら作業を行ってください。

12.

【シリンダーヘッドサイドカバーの取り付け。】

タペットキャップを規定トルクで取り付けます。

■　六角皿ネジの締め付けトルク

トルク(Nmの場合)

８Nm～１２Nm

トルク(Ｋｇｆ・mの場合)

０．８Ｋｇｆ・m～１．２Ｋｇｆ・m

次に、付属のRシリンダーヘッドカバーを商品付属のRヘッドカバーガスケットを使用し、シリンダーヘッドに規定トルクで取り付けます。

■　Rシリンダーヘッドカバーボルト締め付けトルク

トルク(Nmの場合)

８Nm～１２Nm

トルク(Ｋｇｆ・mの場合)

０．８Ｋｇｆ・m～１．２Ｋｇｆ・m

次に、付属のＬシリンダーヘッドカバーを商品付属のＬシリンダーヘッドカバーガスケットを使用し、シリンダーヘッドに規定トルクで取り付けます。

■　Ｌシリンダーヘッドカバーボルト締め付けトルク

トルク(Nmの場合)

８Nm～１２Nm

トルク(Ｋｇｆ・mの場合)

０．８Ｋｇｆ・m～１．２Ｋｇｆ・m

11.

【スパークプラグの装着。】

排気量が上がり、エンジン出力が増大しているため、スパークプラグは注意事項に記載の「推奨プラグ」を使用してください。

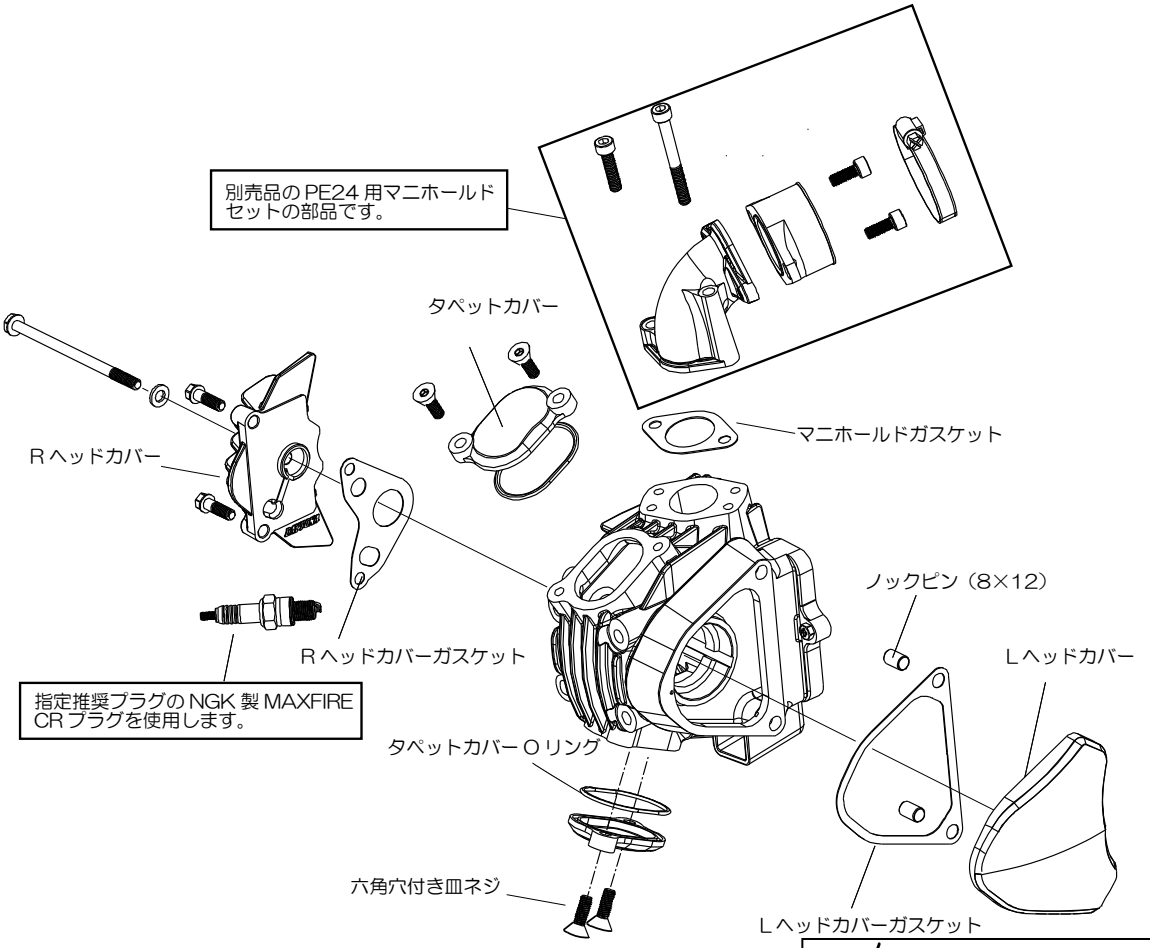
12.

【別売品のマニホールドの装着】

アルミ製マニホールドにラバーマニホールドを六角穴付きボルトで装着します。

ラバーマニホールド装着後、シリンダーヘッドへマニホールドガスケットを使用し、六角穴付きボルトで取り付けを行います。（モンキーの場合マニホールドが左出しとなる２箇所の取付穴を使用します。）

図 25



13.

【エンジンを車体に搭載します。】

危険防止のため、クランクケース下側に、ジャッキ、又は、丈夫な箱などを置いて、安全策を講じてから作業を行って下さい。

エンジンをフレームのエンジンハンガーに合わせ、上側のエンジンマウントボルトを通します。

次に下側エンジンマウントボルトを通し、上下のエンジンマウントボルトにナットを掛けて、規定トルクで締め付けます。

■　エンジンマウントボルト締め付けトルク

トルク(Nmの場合)

２０Nm～２５Nm

トルク(Ｋｇｆ・mの場合)

２．０Ｋｇｆ・m～２．５Ｋｇｆ・m

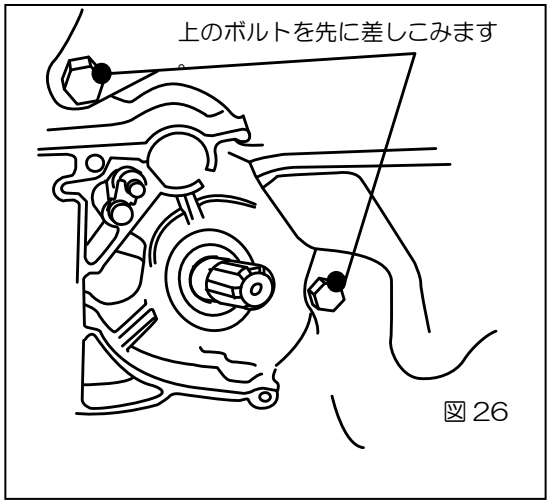


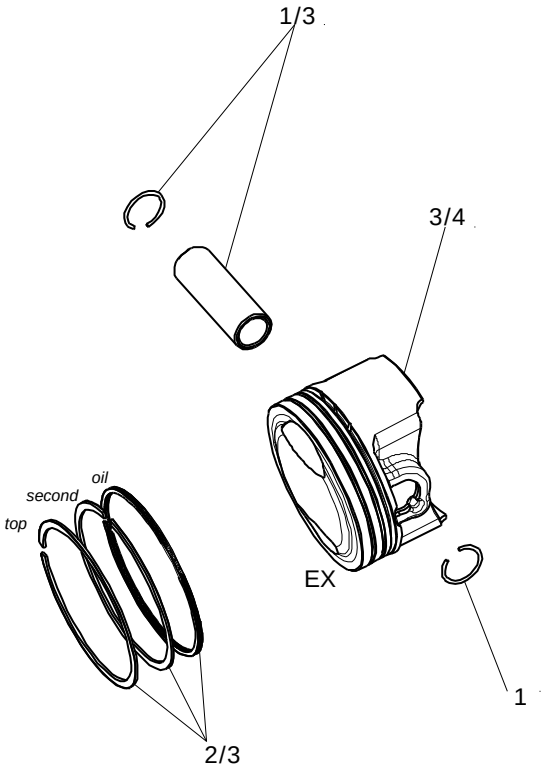
図 26

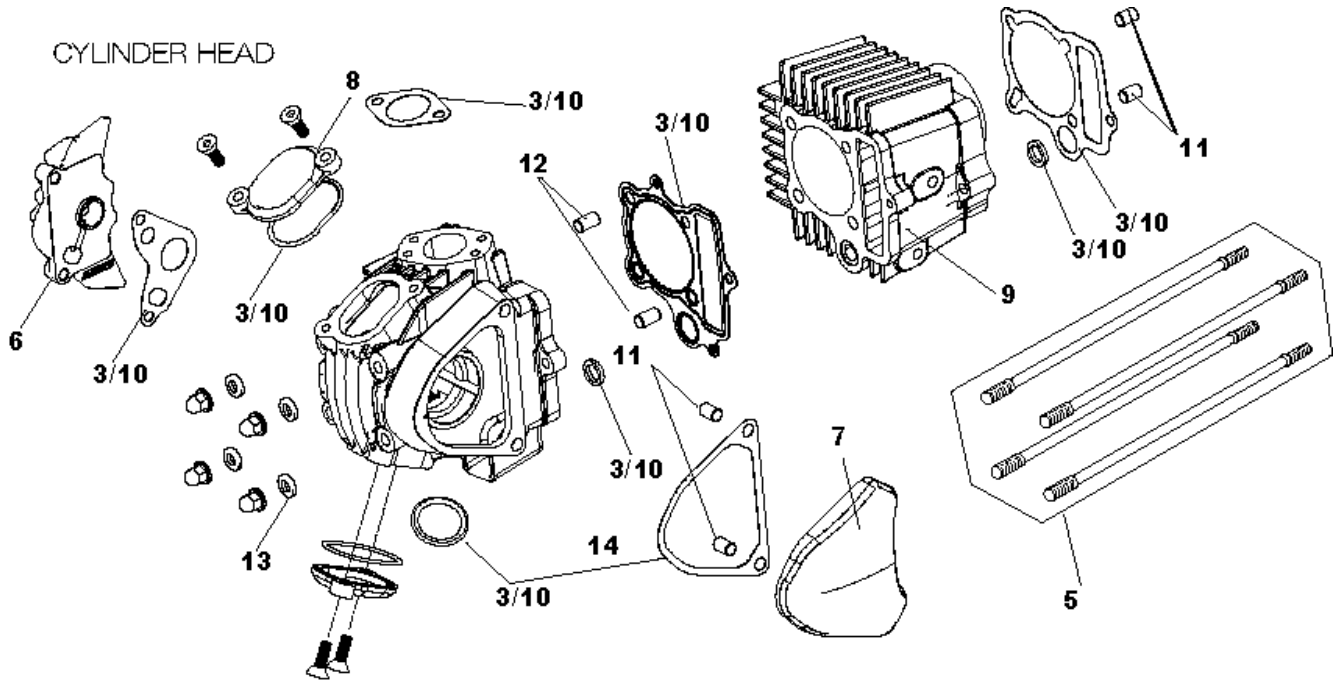
● シリンダーヘッドの装着は以上です。キャブレター・マフラー、クラッチ、ミッション、アウターローター、オイルポンプ等の装着の際は、交換された商品の取扱説明書をご参照ください。

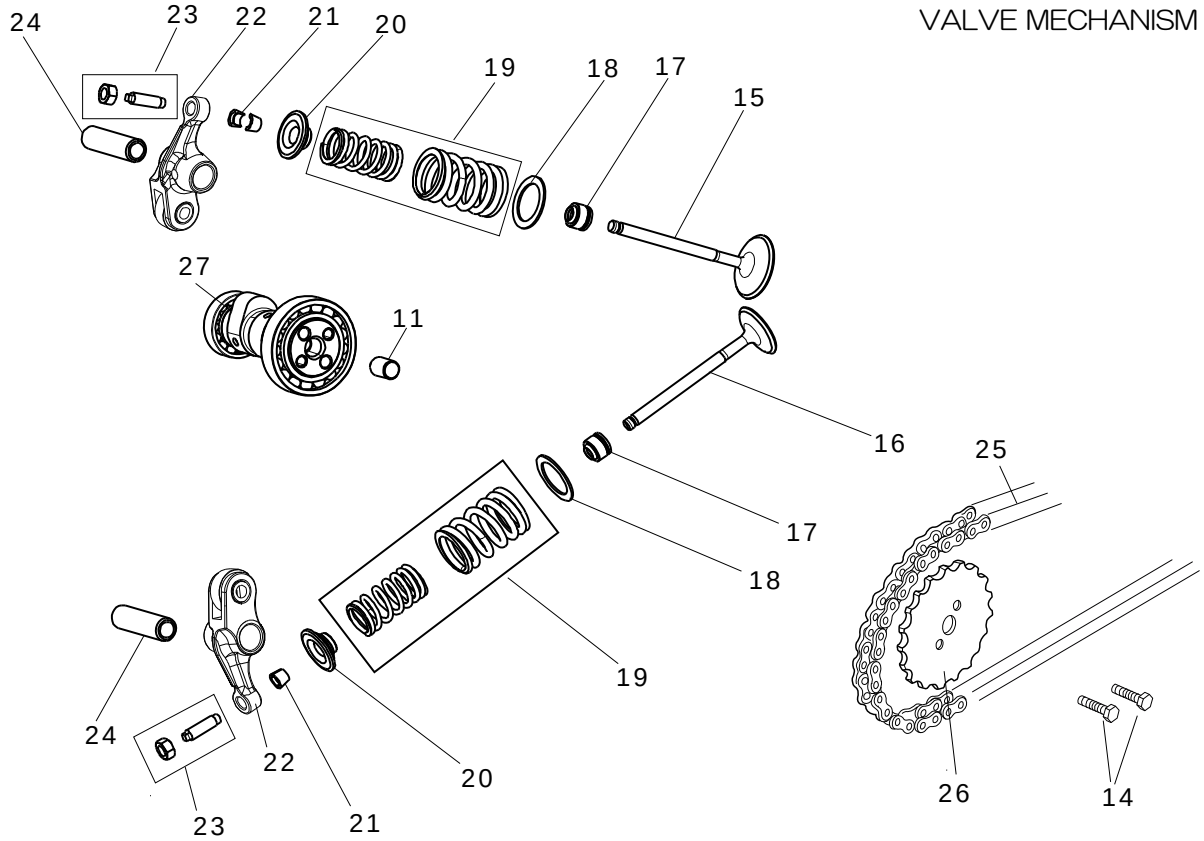
補修品

番号	品番	品名	本体価格（税抜）	備考
1	76785	軽量ピストンピン	￥500	
2	39185	補修ピストンリングセットφ52	￥3,000	
3	72630	補修ピストンキットΦ52	￥9,500	
4	72631	補修ピストン単体Φ52	￥4,000	
5	72633	補修スタッドボルトセット	￥3,500	
6	71177	補修ヘッドサイドカバーR	￥2,000	
7	71178	補修ヘッドサイドカバーL	￥2,500	
8	71183	補修タペットカバー単品	￥1,000	
9	75493	補修 52mmシリンダー	￥8,500	
10	72632	補修ガスケットセット	￥3,500	
11	94301-08120	ノックピン 12mm	-	ホンダ純正部品
12	94301-08140	ノックピン 14mm	-	ホンダ純正部品
13	90443-035-000	銅ワッシャーM6	-	ホンダ純正部品
14	90083-GB6-911	補修六角ボルト M5	-	ホンダ純正部品
15	71172	補修 IN バルブ	￥1,800	
16	71171	補修 EX バルブ	￥1,800	
17	26551	バルブステムシール	￥1,500	2 個セット
18	14775-MA6-000	スプリングシート	-	ホンダ純正部品
19	72412	GP バルブスプリングセット	￥11,000	インナー×2、アウター×2
20	26553	バルブリテーナーセット	￥2,800	2 個セット
21	26550	バルブコッター	￥500	4 個セット
22	71186	補修ローラーロッカーアーム単品	￥7,000	
23	26549	タペットアジャストスクリューM5（ナット付き）	￥1,400	2 個セット
24	14451-035-000	ロッカーアームシャフト	-	ホンダ純正部品
25	72634	補修カムチェーン 84 リンク	￥1,200	
26	71653	カムチェーンスプロケット	￥500	
27	71175	補修カムシャフト	￥7,500	

PISTON







東証JASDAQ上場 株式会社デイトナ 〒437-0226 静岡県周智郡森町一宮 4805
URL: http://www.daytona.co.jp
◎デイトナ商品についてのご質問、ご意見は「フリーダイヤルお客様相談窓口」0120-60-4955 まで